

Vergaderjaar 2024–2025

36 725 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 6

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 4 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 22 mei 2025 voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 3 juni 2025 zijn ze door de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

1

Vraag:

Welke andere mogelijkheden zijn er om alsnog financiering te regelen voor projecten voor infrastructurele opgaven die een grote investering vragen, en zich pas over een lange periode terugverdienen, daarvoor de huidige MIRT-systematiek niet (altijd) geschikt is?

Antwoord:

In het MIRT wordt reeds gekeken naar andere mogelijkheden, zoals alternatieve bekostiging en financiering. Alternatieve bekostiging betekent dat andere partijen een deel van de kosten dragen. Enkele voorbeelden van alternatieve bekostiging zijn het gebruik van tolwegen, planbatenheffingen of bijdragen van private baathebbers. Hoewel alternatieve bekostiging kansen biedt, is het oplossend vermogen beperkt. Alternatieve financiering houdt in dat andere partijen tijdelijk financiële middelen beschikbaar stellen die moeten worden terugbetaald met een vergoeding (en rente) waardoor de totale kosten voor het Rijk hoger zijn. Het MIRT vormt daarbij geen belemmering.

Het kabinet verkent momenteel verschillende mogelijkheden om eventuele volgende investeringen in grootschalige infrastructuur te kunnen uitvoeren en bekostigen. Het gaat hierbij om projecten waar nog geen besluiten over zijn genomen en waar het besluit door dit kabinet of een van de volgende kabinetten wordt genomen. Een onderdeel van de verkenning is de vraag of en hoe de projecten in de praktijk mogelijk te realiseren zijn, gegeven verschillende uitdagingen waaronder de schaarse stikstof- en fysieke ruimte, de krappe arbeidsmarkt en de toenemende vraag aan beheer en onderhoud, zie ook de two-pager «Verkenning uitvoeringsstrategie langjarige infra en woningbouw», die is meegEZonden als bijlage bij Kamerstukken 36 600-A en 29 984, nr. 54.

2

Vraag:

Welke alternatieve financieringsmogelijkheden, anders dan subsidie vanuit de rijksoverheid, kunnen bijdragen aan de betaalbaarheid van het openbaar vervoer?

Antwoord:

De betaalbaarheid van het openbaar vervoer komt voort uit twee pijlers: 1) opbrengsten uit vervoerbewijzen (waaronder de betaling van OCW voor het gebruik van het studenten ov reisproduct) én 2) de exploitatiebijdrage vanuit de verantwoordelijke ov-autoriteit (door het Rijk aan NS en door de regionale overheden aan de regionale vervoerders).

3

Vraag:

Welke verduurzamingsmogelijkheden van het spoor zijn er naast elektrificatie van spoorlijnen?

Antwoord:

Om de resterende dieseltreinen in Nederland te verduurzamen zijn er verschillende mogelijkheden. Volledige elektrificatie, zodat er elektrische treinen overheen kunnen rijden, is de meest gangbare oplossing. Een andere optie is overstappen op batterij-elektrische treinen. Daarvoor moeten er laadmogelijkheden zijn op het spoor. Dat kan bijvoorbeeld door het spoor gedeeltelijk van bovenleiding te voorzien, zodat de trein daar kan laden tijdens het rijden over het gedeelte met bovenleiding en op de stukken zonder bovenleiding de energie uit de batterij gebruikt. Daarnaast is er de mogelijkheid om over te stappen op waterstofftreinen, waarvoor aparte waterstoftankinstallaties nodig zijn. Tot slot kunnen vervoerders

voor kiezen om Hydro Treated Vegetable Oil (HVO) in te zetten in de huidige dieseltreinen. Deze oplossing wordt als tijdelijk gezien omdat hierdoor lokaal nog steeds schadelijke uitstoot ontstaat. Per traject en dienstverlening kan de afweging tussen de verschillende techniekeuzes verschillend zijn.

4

Vraag:

Waarop hebben de omvangrijke verplichtingenmutaties door actualisering van de programma's op de verschillende artikelen concreet betrekking? Is bij de verplichtingenmutaties op de artikelen 12, 13 en 17 door actualisering van de programma's sprake van vertragingen, versnelling, kostenstijging of budgetverlaging?

Antwoord:

De verplichtingenmutaties door actualisering van de programma's bij artikel 12 hebben voornamelijk betrekking op projecten binnen het artikelonderdeel planning en studies. Deze actualisaties zijn een som van verplichtingenschuiven naar voren en naar achteren, maar hieronder worden nu voornamelijk de grootste schuiven naar achter toegelicht. De verplichtingen van het project A12/A27 Ring Utrecht verschuiven naar latere jaren vanwege knelpunten in de maakbaarheid en personele capaciteit. Hierdoor schuift € 499 miljoen uit de jaren 2025–2029 naar 2030–2035 (€ 36,4 mln. in 2025).

Daarnaast schuift er verplichtingenbudget naar achteren bij het project alternatieve laad- tankinfrastructuur. Deze € 60 miljoen schuift uit 2025 naar de jaren 2026–2030. Bij het programma veiligheid Rijks-N-wegen is het kasritme aangesloten op de planning van het programma. Hierdoor is € 187,1 miljoen uit de jaren 2025–2026 naar 2027–2032 geschoven. Bij de A27 Houten-Hooipolder is een actualisatie van de raming het gevolg van een herziene financiële planning. Dit betekent dat sommige onderdelen van het project op een later moment worden uitgevoerd (in de jaren 2025–2026 schuift € 267,7 mln. naar de jaren 2027–2038).

Bij artikel 13 bestaat de verplichtingenophoging in 2025 op hoofdlijn uit drie elementen: een verwerking van het saldo over 2024, overboekingen vanuit andere begrotingsartikelen en actualisaties van programma's. De saldomutaties hebben vooral betrekking op projectverschuivingen in tijd en scope, waarvan het grootste deel betrekking heeft op instandhoudingsprojecten die ProRail niet heeft kunnen realiseren in 2023 bij de vaststelling van de subsidie over dat jaar (97,9 mln.). De verplichtingophoging die samenhangt met de overboeking vanuit andere artikelen wordt met name veroorzaakt door compensatie voor excessieve prijsstijgingen en diverse maatregelen die bij voorjaarsbesluitvorming zijn genomen, waaronder voor het herstel van de HSL-viaducten (€ 100 mln.). Tot slot ziet een groot deel van de verplichtingenschuiven op actualisatie van programma's door diverse oorzaken (500,1 mln.). Deze worden onder uitgaven nader toegelicht per artikelonderdeel op artikel 13.

Voor artikel 17 wordt de verplichtingenophoging van 1,0 miljard hoofdzakelijk veroorzaakt door programma-actualisaties en in mindere mate door de technische verwerking van het saldo over 2024 en overboekingen vanuit andere artikelen. Een groot deel van de omvangrijke verplichtingenmutatie op artikel 17 wordt veroorzaakt door het aangaan van verplichtingen bij NS en ProRail. Dit komt door de vaststelling van de eerste tranche van het programma ERTMS, waarover de Kamer op 3 april is geïnformeerd (Kamerstukken 33 652, nr. 106.). De overige programma-actualisaties worden onder «uitgaven per artikelonderdeel» nader toegelicht.

5

Vraag:

Waarom worden de verplichtingenmutaties slechts summier en algemeen toegelicht, terwijl deze betrekking hebben op omvangrijke meerjarige uitgaven? Kunt u in het vervolg de verplichtingenmutaties en met name de mutaties door actualisering van de programma's concreet toelichten, zodat duidelijk is wat de Kamer autoriseert?

Antwoord:

De verplichtingenmutaties zijn per artikel toegelicht op basis van de staffel die staat weergegeven in de Rijksbegrotingsvoorschriften (RBV) 2025. Daarom worden alleen de verplichtingenmutaties toegelicht die boven deze staffel vallen. In de meeste gevallen zijn de uitgavenmutaties gelijk aan de verplichtingenmutaties. Dit geldt met name voor de actualisering van de programma's. Om te voorkomen dat er bij de uitgavenmutaties en verplichtingenmutaties één en dezelfde toelichting staat, wordt daarom gekozen om slechts één keer de toelichting te schrijven bij de uitgavenmutaties. In de witte stukken wordt bij de verplichtingenmutaties verwezen naar de toelichtingen bij de uitgavenmutaties.

6

Vraag:

Wat is de budgettaire ruimte op de eerste supplementaire begroting 2025 van het Mobiliteitsfonds?

Antwoord:

Mobiliteitsfonds bevat € 9,77 miljard aan budgettaire ruimte voor het jaar 2025 in de eerste suppletoire begroting 2025.

7

Vraag:

Welke middelen zijn juridisch verplicht, welke zijn bestuurlijk gebonden, welke zijn beleidsmatig belegd en hoeveel middelen zijn nog vrij te besteden?

Antwoord:

Op het Mobiliteitsfonds is voor het jaar 2025 € 9,77 miljard aan budgettaire ruimte beschikbaar (stand 1e suppletoire begroting 2025). Hiervan is een bedrag van € 9,33 miljard reeds juridisch verplicht, € 333 miljoen bestuurlijk gebonden en € 108 miljoen beleidsmatig gereserveerd. Hiermee resteert er geen vrij besteedbare ruimte. In lijn met de rijksbegrotingsvoorschriften wordt bij de Ontwerpbegroting 2026 weer een inschatting gegeven van de budgetflexibiliteit voor het jaar 2026.

8

Vraag:

Kunt u voor de vrij besteedbare ruimte op de begroting aangeven binnen het artikel waar deze gelden voor bestemd zijn?

Antwoord:

Er is geen vrij besteedbare ruimte op het Mobiliteitsfonds in 2025 en dus ook geen bestemming die gemeld kan worden.

9

Vraag:

Wat zijn de effecten van het uitblijven van volledige indexering op het Mobiliteitsfonds?

Antwoord:

Dit voorjaar is besloten om de helft van de prijsbijstelling uit te keren en de rest apart te houden voor Rijksbrede problematiek (€ 2,1 miljard). Het inhouden van de prijsbijstelling is een korting op infrastructuur omdat de kosten van investeringen en instandhouding met het prijspeil meegroeien. Het ontvangen van minder prijsbijstelling betekent dat minder gerealiseerd kan worden. De exacte effecten van de korting op de prijsbijstelling worden in kaart gebracht richting de Ontwerpbegroting 2026.

10

Vraag:

Hoeveel bedraagt naar verwachting de onderuitputting in 2025 en hoeveel bedragen naar verwachting de kasschuiven van 2025 naar latere begrotingsjaren?

Antwoord:

Met de informatie die tijdens de eerste suppletoire begroting beschikbaar is, is de programmering aangepast bij Voorjaarsnota 2025. Op dit moment is de verwachting dat het budget op het Mobiliteitsfonds volledig wordt uitgeput. In de 2e suppletoire begroting 2025 wordt de Kamer geïnformeerd met een geactualiseerd beeld van de uitputting in 2025.

11

Vraag:

Hoeveel extra middelen zijn er nodig om én aan de onderhoudsopgave te voldoen én de mobiliteitsambities uit het regeerakkoord te realiseren?

Antwoord:

De uitdagingen op het Mobiliteitsfonds zijn groot. Dit betreft zowel de onderhoudsopgave als de mobiliteitsambities van dit kabinet. Net als ieder jaar heeft het kabinet ook voor deze Voorjaarsnota alle opgaven en het beschikbare budget integraal afgewogen en budget en productievermogen voor de komende jaren zo goed mogelijk met elkaar in evenwicht gebracht. Daarbij is tot een verdeling gekomen waarmee op de korte termijn beide opgaven voortvarend aangepakt kunnen worden. Zo is de ingezette groei van het productievolume voor de instandhouding bestendig en is budget gereserveerd voor de Nedersaksenlijn en de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. Ook is besloten een bedrag van € 150 mln. te reserveren voor ambities in het regeerprogramma waar bij het hoofdlijnenakkoord geen aanvullende middelen beschikbaar voor waren gesteld. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid op korte termijn, zoals sociale veiligheid, goederenvervoer en truckparkings. Daarnaast is € 50 miljoen gereserveerd voor de landelijke aanpak spitsmijden en spreiden.

Zoals toegelicht in de Kamerbrieven *Commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid* (Kamerstukken 36 600-A, nr. 53) en *Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds* (Kamerstukken 36 725-A, nr. 4) zijn deze

besluiten genomen tegen de achtergrond van verschillende uitdagingen binnen het Mobiliteitsfonds, zoals het budgettair kader van het Mobiliteitsfonds dat in de toekomst afneemt en de groeiende instandhoudingsopgave en financiële tekorten bij lopende projecten en programma's, zoals de A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) en de A27 Houten-Hooipolder (Kamerstukken 36 725-A, nr. 4). Ook zijn er uitvoeringsbeperkingen, zoals onvoldoende stikstofruimte en de krapte op de arbeidsmarkt (beschikbare arbeidskrachten).

Ook in de toekomst zullen zich uitdagingen blijven voordoen binnen het Mobiliteitsfonds, waaronder een groeiende vernieuwingsopgave. Deze uitdagingen vergen vaak niet alleen extra financiële middelen, maar ook

een uitbreiding van de maakcapaciteit. Daarom werkt IenW aan het vergroten van het productievermogen. Hierin zijn al belangrijke stappen gezet, getuige de gestegen productie van het Mobiliteitsfonds van € 8,4 miljard in 2023 naar € 9,7 miljard in 2024.

12

Vraag:

Kan in een overzichtelijke schema voor alle openbaar vervoer (OV) infrastructuurprojecten worden aangegeven wat de financiële tekorten op dit moment zijn? En kan daarbij aangegeven worden of er, en zo ja hoeveel, vertraging op dit moment geprognoseerd wordt?

Antwoord:

De ambitie is om alle projecten binnen de afgesproken tijdspaden, scope en budgetten te realiseren. Dat is niet in alle gevallen realistisch. Met het jaarlijkse MIRT-overzicht wordt inzicht geboden in de voortgang en (voorgenomen) wijzigingen van de betreffende projecten. Uitgangspunt is dat een MIRT-project pas een faseovergang maakt indien een passend financieel kader kan worden geborgd. Besluitvorming over individuele projecten vindt jaarlijks bij de BO's MIRT plaats. Het is binnen de termijn waarbinnen de gestelde vragen beantwoord dienden te worden niet mogelijk om op een bepaalde peildatum een schema te bieden van financiële tekorten. Financiële tekorten zijn verder geen vaststaand feit, maar worden gewogen met andere maatregelen (zoals wijziging van doelen of tijdspaden) om in samenhang tot een nieuwe propositie te komen. Het laatste MIRT-overzicht heeft de Kamer 17 september jl. ontvangen (Kamerstuk 36 600-A-4).

13

Vraag:

Hoe wordt de verhoging van het projectbudget met € 1.005 miljoen binnen het Mobiliteitsfonds voor de ViA15, waarvoor vrijwel gelijktijdig met de eerste suppletoire begroting een aanvullend verzoek is gekomen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), gedekt?

Antwoord:

De verhoging van het projectbudget met € 1.005 miljoen voor de ViA15 kent een aantal dekkingsbronnen. De eerder getroffen risicoreservering van € 630 mln. is definitief toegekend aan het project. Het bedrag dat wordt veroorzaakt door excessieve prijsstijgingen, € 215 mln., wordt toegekend vanuit de reservering excessieve prijsstijgingen. De resterende post van € 160 mln. is gedekt via de integrale afweging binnen het Mobiliteitsfonds (MF). Over de integrale afweging van de Voorjaarsbesluitvorming 2025 is de Kamer op 22 mei per brief geïnformeerd (Kamerstukken 36 725-A, nr. 4). Aan de Kamer was verzocht om in te stemmen met het aangaan van een verplichting vooruitlopend op vaststelling van de eerste suppletoire begroting, via toepassing van artikel 2.27 van de Comptabiliteitswet. Dit is geen andere dekking dan in de VJN. Inmiddels heeft de Kamer verzocht om een aparte incidentele suppletoire begroting. Deze is separaat aan de Kamer voorgelegd.

14

Vraag:

Kan in een tabel over de jaren 2025 t/m 2038 worden getoond en gespecificeerd hoe de € 2,5 miljard uit het hoofdlijnenakkoord voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties in het kader van «realistisch ramen» wordt verschoven vanuit welke jaren naar welke jaren, inclusief specificatie per artikel(onderdeel) en per projectactualisatie?

Antwoord:

Ja, dat kan. Het kabinet vindt het belangrijk om blijvend te werken aan een realistische begroting. In het kader van realistisch ramen is onder andere gekeken naar de ervaringen van het al bestaande programma Woningbouw en Mobiliteit en de eerder verdeelde 7,5 miljard euro. Uit die ervaringen is onder andere gebleken dat gemeenten minimaal enkele jaren voorbereiding nodig hebben voordat daadwerkelijk met de start van een project kan worden begonnen. Het grootste deel van de kasuitgaven vindt pas vanaf dat moment plaats.

Besteding van een groot deel van de middelen voor 2029 lijkt daarmee niet realistisch. Als gevolg daarvan is de reeks bij 1e suppletoire begroting aangepast. Zie bijgevoegde tabel.

Vooralsnog zijn alle middelen op artikel 11.03 van het Mobiliteitsfonds geboekt. De insteek is dat de beschikbare middelen bij de BO's MIRT dit najaar aan concrete projecten worden gekoppeld. Op basis van de definitieve verdeling en gemaakte afspraken met de regio tijdens het BO MIRT dit jaar, wordt in voorjaar 2026 gezien of het ritme nog realistisch is of aanpassingen behoeft.

Zie ook de tabel in bijlage 1a.

15

Vraag:

Welk deel van de € 2,5 miljard aan hoofdlijnenakkoordmiddelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties komt deze kabinetsperiode (2025–2028) tot besteding, welk deel in de periode die in het hoofdlijnenakkoord werd genoemd (2025–2029), en welk deel vanaf 2030?

Antwoord:

Op basis van de huidige inschatting zal in de periode 2025–2028 ongeveer € 275 miljoen worden uitgegeven. Over de periode 2025–2029 is dit € 575 miljoen. Naar verwachting wordt vanaf 2030 tot en met 2035 een bedrag van € 1.925 miljoen uitgegeven. Op basis van de definitieve verdeling en gemaakte afspraken met de regio tijdens het BO MIRT dit najaar kunnen deze ritmes nog schuiven.

16

Vraag:

Wat was de planning van de fasering over de begrotingsjaren van de inzet van de € 2,5 miljard aan hoofdlijnenakkoordmiddelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties ten tijde van (1) het sluiten van het hoofdlijnenakkoord, (2) de behandeling van de begroting 2025 (najaar 2024) en (3) de Voorjaarsnota 2025, en (4) hoe zijn de verschillen te verklaren?

Antwoord:

Zoals ook in het antwoord op vraag 14 is opgenomen, vindt het kabinet het belangrijk om blijvend te werken aan een realistische begroting. In het kader van realistisch ramen is onder andere gekeken naar de ervaringen van het al bestaande programma Woningbouw en Mobiliteit en de eerder verdeelde 7,5 miljard euro. Uit die ervaringen is onder andere gebleken dat gemeenten minimaal enkele jaren voorbereiding nodig hebben voordat daadwerkelijk met de start van een project kan worden begonnen. Het grootste deel van de kasuitgaven vindt pas vanaf dat moment plaats. Besteding van een groot deel van de middelen voor 2029 lijkt daarmee niet realistisch. Als gevolg daarvan is de reeks bij 1e suppletoire begroting aangepast. Zie daarvoor de tabel bij vraag 14.

Vooralsnog zijn alle middelen op artikel 11.03 van het Mobiliteitsfonds geboekt. De insteek is dat de beschikbare middelen bij de BO's MIRT dit najaar aan concrete projecten worden gekoppeld. Op basis van de definitieve verdeling en gemaakte afspraken met de regio tijdens het BO MIRT dit jaar, wordt in voorjaar 2026 gezien of het ritme nog realistisch is of aanpassingen behoeft.

17

Vraag:

Wanneer worden de verplichtingen voor de Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) gelden (€ 2,5 miljard) aangegaan, wat is de planning voor het aangaan van alle verplichtingen die uit deze post betaald gaan worden?

Antwoord:

Om een beroep op de beschikbare € 2,5 miljard voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties te kunnen doen, worden gemeenten uitgenodigd om in de periode tot 1 september 2025 projectvoorstellen in te dienen. De insteek is om de beschikbare € 2,5 miljard na integrale beoordeling en weging van de ingediende voorstellen bij de BO's MIRT dit najaar volledig te verdelen en aan concrete projectvoorstellen te koppelen. Ondertussen wordt gewerkt aan een regeling voor de wettelijke basis op grond waarvan gemeenten vervolgens een formele aanvraag kunnen indienen voor de bij de BO's MIRT toebedeelde middelen. Na verwachting zal deze regeling begin 2026 van kracht worden. Na beoordeling van de formele aanvragen kunnen deze aanvragen medio 2026 in verplichtingen worden omgezet. In dit proces zal ook naar de gevraagde kasritmes worden gekeken. Op basis van deze kasritmes wordt gezien of het huidige kasritme in het Mobiliteitsfonds aanpassing behoeft.

18

Vraag:

Waarom wordt wederom boekhoudkundig meer overprogrammering gecreëerd door budgetten te verlagen in plaats van de programmering te verruimen? Hoe brengt dit de oplossing van de grote infrastructurele opgaven, zoals de instandhoudingsopgave, dichterbij?

Antwoord:

Bij de Ontwerpbegroting 2025 van het Mobiliteitsfonds is de overprogrammering, rekening houdend met het advies van de Expertgroep Realistisch Ramen (Kamerstukken 31 865, nr. 275), voor het jaar 2025 middels een pilot verhoogd. Bij Voorjaarsnota 2025 heeft het kabinet besloten om deze pilot door te zetten en ook de overprogrammering in de jaren 2026 en 2027 te verhogen en vanaf 2028 weer af te bouwen via een afbouwpad. Voor deze jaren is voor een hogere overprogrammering gekozen om zo te onderzoeken of dit ook in deze jaren tot betere uitputtingscijfers leidt in de begroting (realistische ramingen). Het instrument overprogrammering wordt ingezet om alle beschikbare middelen op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds in te zetten voor de infrastructurele opgaven. Het verruimen van programmering is iets anders en betekent het starten van nieuwe investeringen. De huidige programmering is voor lenW leidend, zodat de maximale uitvoeringscapaciteit benut kan worden. In het geval van instandhouding betekent dat we de komende jaren groeien naar een productie van ca. € 3 miljard in 2030, het grootste productievolume voor instandhouding ooit voor Rijkswaterstaat.

19

Vraag:

Waarom wordt de overprogrammering vanaf 2028 afgebouwd? In hoeverre is de evaluatie van de lopende pilot met overprogrammering hierop nog van invloed?

Antwoord:

Door de overprogrammering af te bouwen vanaf 2028 blijft de inzet van instrument beheerst. De programmering kan niet structureel hoger zijn dan de begroting. Uit de pilot moet blijken of het tempo van het afbouwpad realistisch is.

20

Vraag:

Wat zijn de gevolgen voor het Mobiliteitsfonds van het afkomen van het voordelig saldo ten behoeve van de Hersteloperatie Toeslagen? Is al duidelijk op welke artikelen en projecten dit betrekking heeft?

Antwoord:

Er worden geen lopende projecten geraakt door de korting van € 152,7 miljoen op het Mobiliteitsfonds voor de dekking van Herstel Toeslagen. Deze korting is opgevangen binnen de generieke investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Dit betekent echter wel dat er in de toekomst minder middelen beschikbaar zijn voor het opvangen o.a. van nieuwe risico's en tegenvallers.

21

Vraag:

In hoeverre leiden de nieuwe excessieve prijsstijgingen van meerjarig € 1,4 miljard euro, die grotendeels moeten worden gedekt uit reeds bestaande begrotingsmiddelen, alsnog tot een herbezinning op de indexeringsystematiek?

Antwoord:

De genoemde € 1,4 miljard zijn onttrekkingen uit de reservering excessieve prijsstijgingen. Deze prijsstijgingen zijn dus gedekt binnen de begroting van het Mobiliteitsfonds. Bij de begroting van 2023 is de reservering excessieve prijsstijgingen ingesteld als gevolg van het uiteenlopen van de IBOI- en GWW-indices. De reservering excessieve prijsstijgingen is nu bijna uitgeput. In de Kamerbrief (Kamerstukken 36 600-A, nr. 14) in reactie op de motie van het lid Grinwis over de prijsbijstellingssystematiek, is gemeld dat het kabinet van mening is dat op dit moment geen (structurele) wijzigingen nodig zijn in de huidige prijsbijstellingssystematiek.

22

Vraag:

Hoe verhouden de excessieve prijsstijgingen van € 1,4 miljard euro zich tot de verlaging van de (loon- en) prijsbijstelling?

Antwoord:

Diverse aanleg- en instandhoudingsprojecten hebben last gehad van excessieve prijsstijgingen, o.a. als gevolg van het uiteenlopen van de GWW- en IBOI-index de afgelopen jaren. Dit heeft als resultaat dat € 1,4 miljard euro dit voorjaar aan prijsstijgingen gedekt moest worden. Dekking voor de € 1,4 miljard komt uit de bestaande reservering excessieve prijsstijgingen. Deze reservering is daarmee nagenoeg uitgeput. Het uitkeren van de helft van de prijsindexering dit voorjaar zorgt ervoor dat de prijseffecten van afgelopen jaar niet volledig kunnen worden ingelopen en de financiële spanning op het Mobiliteitsfonds verder toeneemt. De effecten van de korting op de prijsbijstelling worden richting de Ontwerpbegroting 2026 voor het MF in kaart gebracht.

23

Vraag:

In hoeverre bedreigt de verlaging van artikel 11 voor excessieve prijsstijgingen de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI)?

Antwoord:

De genoemde € 1,4 mld. zijn uitnames ten laste van de risicoreservering excessieve prijsstijgingen. De bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 en de Nationale Omgevingsvisie staan hier los van en blijven overeind.

24

Vraag:

Gaan de excessieve prijsstijgingen de komende jaren weer ten koste van investeringsruimte en reserveringen op artikel 11?

Antwoord:

Diverse aanleg- en instandhoudingsprojecten hebben last van excessieve prijsstijgingen als gevolg van het uiteenlopen van de GWW-index en de IBOI de afgelopen jaren. De dekking hiervan komt uit de risicoreservering excessieve prijsstijgingen. Deze risicoreservering is nagenoeg bijna uitgeput. De inzet van de helft van de prijsindexering dit voorjaar zorgt ervoor dat de prijseffecten niet worden ingelopen en de financiële spanning op het Mobiliteitsfonds verder toeneemt. Het ontvangen van minder prijsbijstelling betekent dat minder gerealiseerd kan worden. De exacte effecten van de korting op de prijsbijstelling worden in kaart gebracht richting de Ontwerpbegroting 2026. Voor de volledigheid: zie ook de Kamerbrief (Kamerstukken 36 600-A, nr. 14) in reactie op de motie van het lid Grinwis over de prijsbijstellingssystematiek waarin is gemeld dat het kabinet van mening is dat op dit moment geen (structurele) wijzigingen nodig zijn in de huidige prijsbijstellingssystematiek.

25

Vraag:

Is bij de herprioritering van de planflexibele budgetten van een aantal aanlegprojecten (onder andere A7/A8 Amsterdam-Hoorn) sprake van uitstel of van afstel?

Antwoord:

Er is sprake van uitstel. Nut en noodzaak van de vijf betreffende projecten staan niet ter discussie. Deze projecten blijven onderdeel van het MIRT programma en blijven opgenomen in het MIRT overzicht. De ambitie van het kabinet is om jaarlijks één gepauzeerd project op te starten, mits sprake is van stikstofruimte, financiële middelen en voldoende uitvoeringscapaciteit.

26

Vraag:

Wat zijn de gevolgen van de herprioritering van de planflexibele budgetten van een aantal aanlegprojecten (onder andere A7/A8 Amsterdam-Hoorn)?

Antwoord:

Voor elk van de vijf projecten geldt dat deze zijn gepauzeerd. Deze projecten blijven wel onderdeel van het MIRT programma. De beoogde verbeteringen aan het netwerk blijven als gevolg van het pauzeren voorlopig achterwege. IenW begrijpt dat dit tot knelpunten kan leiden. Daarom is IenW in gesprek met de regio's die het raakt over de gevolgen van het pauzeren.

27

Vraag:

Waarvoor zijn de middelen uit de herprioritering van de planflexibele budgetten van de aanlegprojecten bestemd?

Antwoord:

De middelen worden ingezet voor het dekken van tekorten op lopende projecten die gefinancierd worden vanuit het Mobiliteitsfonds en worden besteed aan projecten die maakbaar en uitvoerbaar zijn. De betreffende vijf aanlegprojecten kenden met name vanwege het gebrek aan stikstof-ruimte en maakcapaciteit geen voortgang. Meer informatie hierover is te vinden in de Kamerbrief «Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds» (Kamerstuk 36 725-A-4).

28

Vraag:

Kunt u de herprioritering van de planflexibele budgetten van een vijftal aanlegprojecten nader toelichten? Wat betekent deze herprioritering precies voor deze aanlegprojecten? Is er geen sprake van afstel?

Antwoord:

De integrale afweging van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds heeft geleid tot een tekort van € 4,7 mld. Er waren scherpe keuzes nodig om dit op te lossen. Dit kabinet richt zich op de afronding van projecten en programma's binnen het MIRT die geen belemmeringen ondervinden op het vlak van stikstof en uitvoeringscapaciteit. Vanuit die optiek heeft lenW besloten om vijf wegprojecten in de studiefase zonder zicht op voortgang, met name vanwege stikstof en maakcapaciteit, te pauzeren. Er is geen sprake van afstel.

29

Vraag:

Waarom is sprake van volledige herprioritering van de planflexibele budgetten van de genoemde aanlegprojecten, terwijl ook wordt aangegeven dat een deel van deze middelen beschikbaar blijft voor Woningbouw en Mobiliteit (Reservering bereikbaarheid WoMo HWN)?

Antwoord:

Het volledige budget voor deze projecten (circa € 1,8 mld.) is geherprioriteerd. Een deel van de middelen (circa € 0,7 mld.) was afkomstig uit de € 7,5 mld. voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) van het kabinet Rutte IV. Een deel van deze WoMo-middelen (€ 357 mln.) was niet nodig om invulling te geven aan de dekkingsopgave en zal worden ingezet voor de uitvoering van WoMo-afspraken om zo de goede bereikbaarheid van woningen te ondersteunen.

Besluitvorming over de exacte herbestemming is voorzien bij de BO's MIRT najaar 2025 in overleg met de Minister van VRO. Bij herbestemming zal moeten worden voldaan aan de criteria van het oorspronkelijke afweegkader. Deze werkwijze is in lijn met de beheersafspraken van het WoMo-programma en de motie Veltman en De Groot (36 600-XII- 15).

30

Vraag:

Wordt samen met de betrokken regio's bekeken hoe het deel van de middelen die in verband met de herprioritering van de planflexibele budgetten voor de genoemde aanlegprojecten gereserveerd blijven voor Woningbouw en Mobiliteit ingezet kunnen worden voor het oplossen van (infrastructurele) deelopgaven in deze regio's?

Antwoord:

lenW is in gesprek met de regio's die het raakt over de gevolgen van het pauzeren. De resterende € 357 mln. aan WoMo-middelen zal echter worden ingezet voor de uitvoering van WoMo-afspraken om zo de goede bereikbaarheid van woningen te ondersteunen. Die afweging vindt plaats binnen het landelijke programma waarmee het Rijk investeert in de bereikbaarheid van ca. 400.000 nieuwe woningen in heel Nederland. Besluitvorming over de exacte herbestemming is voorzien bij de BO's MIRT najaar 2025 in overleg met de Minister van VRO. Bij herbestemming zal moeten worden voldaan aan de criteria van het oorspronkelijke afweegkader. Deze werkwijze is in lijn met de beheersafspraken van het WoMo-programma en de motie Veltman en De Groot (36 600-XII-15).

31

Vraag:

Wordt er, net als bij andere projecten die u pauzeerde, met de betrokken regio's een pakket mitigerende maatregelen opgesteld, gefinancierd uit het restbudget dat beschikbaar blijft voor de gepauzeerde aanlegprojecten?

Antwoord:

Hiertoe ziet lenW in beperkte mate mogelijkheden, want er is geen restbudget beschikbaar voor de gepauzeerde aanlegprojecten. De resterende € 357 mln. aan WoMo-middelen zal worden ingezet voor de uitvoering van WoMo-afspraken om zo de goede bereikbaarheid van woningen te ondersteunen. Die afweging vindt plaats binnen het landelijke programma waarmee het Rijk investeert in de bereikbaarheid van ca. 400.000 nieuwe woningen in heel Nederland. Besluitvorming over de exacte herbestemming is voorzien bij de BO's MIRT najaar 2025 in overleg met de Minister van VRO. Bij herbestemming zal moeten worden voldaan aan de criteria van het oorspronkelijke afweegkader. Deze werkwijze is in lijn met de beheersafspraken van het WoMo-programma en de motie Veltman en De Groot (Kamerstukken 36 600-XII, nr. 15).

32

Vraag:

Wat zijn de gevolgen van de herprioritering van de planflexibele budgetten van de genoemde aanlegprojecten (graag aangeven per project: A7/A8, A4-N14, A6 Almere-Lelystad, A16 v Brienenoordbrug, A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven)?

Antwoord:

Voor elk van betreffende vijf projecten geldt dat deze zijn gepauzeerd. Deze projecten blijven wel onderdeel van het MIRT programma. De beoogde verbeteringen aan het netwerk blijven als gevolg van het pauzeren voorlopig achterwege. lenW begrijpt dat dit tot knelpunten kan leiden. Daarom is lenW in gesprek met de regio's die het raakt over de gevolgen van het pauzeren.

33

Vraag:

Waarom is voor deze projecten gekozen en niet voor andere? Welke afwegingen zijn hierbij gemaakt en welk afwegingskader is hiervoor gehanteerd?

Antwoord:

Dit kabinet richt zich op de afronding van projecten en programma's binnen het MIRT die geen belemmeringen ondervinden op het vlak van stikstof of capaciteit. Bij weg- en vaarwegprojecten betekent dit dat de focus ligt op projecten binnen het MIRT die zich in de realisatiefase bevinden. Duidelijk is dat bij de vijf gepauzeerde projecten, in de

studiefase, niet kan worden voldaan aan de randvoorwaarden van met name stikstof en capaciteit. Daarom zijn deze projecten gepauzeerd. Meer informatie over de afwegingen is te vinden in de Kamerbrief «Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds» (Kamerstuk 36 725-A, nr. 4).

34

Vraag:

Zijn de regio's van de betreffende projecten op de hoogte van de herprioritering van de planflexibele budgetten en zo ja, op welke wijze?

Antwoord:

Ja. De regio's zijn afzonderlijke geïnformeerd. IenW is in gesprek met de regio's die het raakt en verwijst hierbij naar de Kamerbrief «Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds» (Kamerstuk 36 725-A, nr. 4).

35

Vraag:

Houden regio's zicht op de realisatie van de projecten?

Antwoord:

Ja. Er is sprake van uitstel. Nut en noodzaak van de vijf betreffende projecten staan niet ter discussie. Deze projecten blijven onderdeel van het MIRT programma en blijven opgenomen in het MIRT overzicht. De ambitie van het kabinet is om jaarlijks één gepauzeerd project op te starten, mits sprake is van stikstofruimte, financiële middelen en voldoende uitvoeringscapaciteit.

36

Vraag:

Blijft het mogelijk om specifieke deelopgaven uit te voeren?

Antwoord:

Hiertoe ziet IenW in beperkte mate mogelijkheden, want er is geen restbudget beschikbaar voor de gepauzeerde aanlegprojecten. In lijn met de motie Grinwis en Vedder (Kamerstuk 31 305, nr. 492) verkent IenW de mogelijkheid om de gepauzeerde projecten in fasen op te knippen. De resterende € 357 mln. aan WoMo-middelen zal echter worden ingezet voor de uitvoering van WoMo-afspraken om zo de goede bereikbaarheid van woningen te ondersteunen. Die afweging vindt plaats binnen het landelijke programma waarmee het Rijk investeert in de bereikbaarheid van ca. 400.000 nieuwe woningen in heel Nederland. Besluitvorming over de exacte herbestemming is voorzien bij de BO's MIRT najaar 2025 in overleg met de Minister van VRO. Bij herbestemming zal moeten worden voldaan aan de criteria van het oorspronkelijke afweegkader. Deze werkwijze is in lijn met de beheersafspraken van het WoMo-programma en de motie Veltman en De Groot (36 600-XII, nr. 15).

37

Vraag:

Hoe verhoudt de herprioritering zich tot de toevoeging die we tegelijkertijd zien van een bedrag van 357 miljoen aan de reservering voor Woningbouw en Mobiliteit in afwachting van nadere afspraken over de bestemming?

Antwoord:

Het volledige budget voor deze projecten (circa € 1,8 mld.) is geherprioriteerd. Een deel van de middelen (circa € 0,7 mld.) was afkomstig uit de

€ 7,5 mld. voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) van het kabinet Rutte IV. Een deel van deze WoMo-middelen (€ 357 mln.) was niet nodig om invulling te geven aan de dekkingsopgave en zal worden ingezet voor de uitvoering van WoMo-afspraken om zo de goede bereikbaarheid van woningen te ondersteunen.

Besluitvorming over de exacte herbestemming is voorzien bij de BO's MIRT najaar 2025 in overleg met de Minister van VRO. Bij herbestemming zal moeten worden voldaan aan de criteria van het oorspronkelijke afweegkader. Deze werkwijze is in lijn met de beheersafspraken van het WoMo-programma en de motie Veltman en De Groot (36 600-XII, nr. 15).

38

Vraag:

Worden deze middelen ingezet in de regio waar het project dat nu wordt geherprioriteerd zich bevindt?

Antwoord:

De middelen die worden ingezet voor het dekken van tekorten op het Mobiliteitsfonds worden landelijk ingezet en besteed aan projecten die maakbaar en uitvoerbaar zijn. Ook de resterende WoMo-middelen (€ 357 miljoen) zullen worden ingezet op projecten die maakbaar en uitvoerbaar zijn. Meer informatie hierover is te vinden in de Kamerbrief «Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds» (Kamerstuk 36 725-A, nr. 4).

39

Vraag:

Kunnen deze middelen ingezet worden voor een ander soort maatregelen die een deel van de opgave van de projecten oplossen?

Antwoord:

Zoals ook in het antwoord op vraag 30 aangegeven, is lenW in gesprek met de regio's die het raakt over de gevolgen van het pauzeren. De resterende € 357 miljoen zal worden ingezet voor de uitvoering van WoMo-afspraken om zo de goede bereikbaarheid van woningen te ondersteunen. Die afweging vindt plaats binnen het landelijke programma waarmee het Rijk investeert in de bereikbaarheid van ongeveer 400.000 nieuwe woningen in heel Nederland.

Besluitvorming over de exacte herbestemming is voorzien bij de BO's MIRT najaar 2025 in overleg met de Minister van VRO. Bij herbestemming zal moeten worden voldaan aan de criteria van het oorspronkelijke afweegkader. Deze werkwijze is in lijn met de beheersafspraken van het WoMo-programma en de motie Veltman en De Groot (Kamerstuk 36 600-XII, nr. 15).

40

Vraag:

Kunt u de kaderruil van € 372 miljoen tussen artikel 13 en artikel 12 inhoudelijk toelichten? Gaat het hier om vertragingen in artikel 13?

Antwoord:

Een kaderruil is een overboeking van kasbudget tussen twee artikelen die in een later jaar tegenovergesteld wordt geboekt. De boeking is daarmee over de hele fondsperiode budgetneutraal. In principe kan het kasoverschot op een artikel het kastekort oplossen op een ander artikel, maar dit moet dan wel in de begroting verwerkt worden, zodat budgetten op de juiste plek en in het juiste jaar staan. Deze kaderruil heeft betrekking op de artikelonderdelen 12.03 en 13.03 ten behoeve van de aanleg- en planfase van infrastructuur. Er wordt met een kaderruil niet geremd in de productie.

Er liggen zodoende geen vertragingen op artikel 13 Spoorwegen hieraan ten grondslag.

41

Vraag:

Kunnen de kaderruilen tussen artikelen voortaan ook worden opgenomen in de tabel met belangrijkste mutaties?

Antwoord:

De kaderruilen worden toegelicht bij de artikelsgewijze toelichtingen. Indien van toepassing zullen de kaderruilen, waar mogelijk, ook in de tabel «Belangrijke mutaties onder het kader MF» opgenomen worden. Op deze manier is het mogelijk voor de Kamer om in één oogopslag te zien wat de totale kaderruilen zijn op het Mobiliteitsfonds.

42

Vraag:

Waarop hebben de mutaties op de post «actualisaties van de programma's» betrekking? Gaat dit om een versnelling van de projecten of een kostenstijging?

Antwoord:

De verplichtingenmutaties door actualisering van de programma's bij artikel 12 hebben voornamelijk betrekking op projecten binnen het artikelonderdeel planning en studies. Deze actualisaties zijn een som van verplichtingenschuiven naar voren en naar achteren, maar hieronder worden nu voornamelijk de grootste schuiven naar achter toegelicht. De verplichtingen van het project A12/A27 Ring Utrecht verschuiven naar latere jaren vanwege knelpunten in de maakbaarheid en personele capaciteit. Hierdoor schuift € 499 miljoen uit de jaren 2025–2029 naar 2030–2035 (€ 36,4 mln. in 2025). Daarnaast schuift er verplichtingenbudget naar achteren bij het project alternatieve laad-tankinfrastructuur. Deze € 60 miljoen schuift uit 2025 naar de jaren 2026–2030. Bij het programma veiligheid Rijks-N- wegen is het kasritme aangesloten op de planning van het programma. Hierdoor is € 187,1 miljoen uit de jaren 2025–2026 naar 2027–2032 geschoven. Bij de A27 Houten-Hoopolder is een actualisatie van de raming het gevolg van een herziene financiële planning. Dit betekent dat sommige onderdelen van het project op een later moment worden uitgevoerd (in de jaren 2025–2026 schuift € 267,7 mln. naar de jaren 2027–2038).

Bij artikel 13 bestaat de verplichtingenophoging in 2025 op hoofdlijn uit drie elementen: een verwerking van het saldo over 2024, overboekingen vanuit andere begrotingsartikelen en actualisaties van programma's. De saldomutaties hebben vooral betrekking op projectverschuivingen in tijd en scope, waarvan het grootste deel betrekking heeft op instandhoudingsprojecten die ProRail niet heeft kunnen realiseren in 2023 bij de vaststelling van de subsidie over dat jaar (97,9 mln.). De verplichtingophoging die samenhangt met de overboeking vanuit andere artikelen wordt met name veroorzaakt door compensatie voor excessieve prijsstijgingen en diverse maatregelen die bij voorjaarsbesluitvorming zijn genomen, waaronder voor het herstel van de HSL-viaducten (€ 100 mln.). Tot slot ziet een groot deel van de verplichtingenschuiven op actualisatie van programma's door diverse oorzaken (500,1 mln.). Deze worden onder uitgaven nader toegelicht per artikelonderdeel op artikel 13. Voor artikel 17 wordt de verplichtingenophoging van 1,0 miljard hoofdzakelijk veroorzaakt door programma-actualisaties en in mindere mate door de technische verwerking van het saldo over 2024 en overboekingen

vanuit andere artikelen. Een groot deel van de omvangrijke verplichtingenmutatie op artikel 17 wordt veroorzaakt door het aangaan van verplichtingen bij NS en ProRail. Dit komt door de vaststelling van de eerste tranche van het programma ERTMS, waarover de Kamer op 3 april is geïnformeerd (Kamerstukken 33 652, nr. 106.). De overige programma-actualisaties worden onder «uitgaven per artikelonderdeel» nader toegelicht.

43

Vraag:

Welke projecten worden belemmerd door het gebruik van € 152,7 miljoen van het Mobiliteitsfonds voor Herstel Toeslagen?

Antwoord:

Er worden geen lopende projecten direct geraakt door de korting van € 152,7 miljoen op het Mobiliteitsfonds voor de dekking van Herstel Toeslagen. Deze korting is opgevangen binnen de generieke investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Dit betekent echter wel dat er in de toekomst minder middelen beschikbaar zijn voor o.a. het opvangen van nieuwe risico's en tegenvallers.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Totaal
Hoofdlijnenakkoord	500	500	500	500	500	0	0								2500
Begroting 2025	0	150	500	500	500	500	350								2500
1e Sup 2025		25	100	150	300	450	550	475	250	150	50				2500